

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**

CLIPPEDIMAGE= EP000697580A1
PUB-NO: EP000697580A1
DOCUMENT-IDENTIFIER: EP 697580 A1
TITLE: Navigation system for a vehicle

PUBN-DATE: February 21, 1996

INVENTOR-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
EBNER, ROLAND DIPL-ING	DE
FOERSTER, ROBERT DIPL-ING	DE

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
SIEMENS AG	DE

APPL-NO: EP95112098
APPL-DATE: August 1, 1995

PRIORITY-DATA: DE04429121A (August 17, 1994)
INT-CL_(IPC): G01C021/20; G08G001/0968
EUR-CL (EPC): G01C021/20; G08G001/0968

ABSTRACT:

CHG DATE=19990617 STATUS=O> The navigation system uses a navigation processor (R), coupled to an associated memory (Sp) holding route network and traffic information and to a device (St) providing the actual position of the vehicle.
The required destination of the vehicle is entered via an input

device (E),
with an output device (A) indicating the calculated travel direction data. The
navigation processor is coupled to the memory, which is provided at a
centralised point, via a data link employing the car radio or mobile telephone
installed in the vehicle. The memory can be accessed simultaneously by a
number of processors, with the accessed information transferred into the random
access memory of the respective processor.



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 0 697 580 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
21.02.1996 Patentblatt 1996/08

(51) Int. Cl.⁶: **G01C 21/20, G08G 1/0968**

(21) Anmeldenummer: 95112098.9

(22) Anmeldetag: 01.08.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

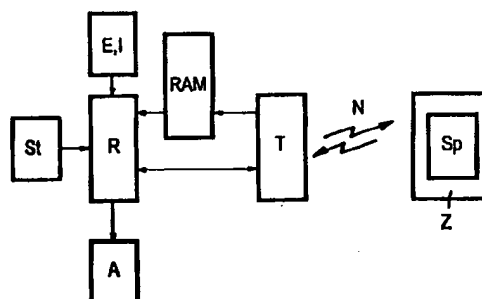
(30) Priorität: 17.08.1994 DE 4429121

(71) Anmelder: **SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT**
D-80333 München (DE)

(72) Erfinder:
• Ebner, Roland, Dipl.-Ing.
D-93170 Bernhardswald (DE)
• Förster, Robert, Dipl.-Ing.
D-93086 Wörth (DE)

(54) **Navigationssystem für ein Fahrzeug**

(57) Ein Navigationssystem für ein Fahrzeug, mit einem Navigationsrechner (R), mit einer Speichereinrichtung (Sp) für Wegenetzdaten sowie verkehrsbezogene und zusätzliche Informationen, mit einer Einrichtung (St) zur Standortbestimmung des Fahrzeuges, mit einer Einrichtung (E) zur Eingabe des gewünschten Fahrtzieles, und mit einer Einrichtung (A) zur Ausgabe der jeweiligen Fahrtrichtungsdaten ist zumindest mit den eine Datenübertragung ermöglichenden Teilen eines Funkgerätes oder Mobilfunktelefons (T) eines flächendeckenden Funk- oder Mobilfunk-Telefonsystems verbunden, wobei der Speicher Sp für die Wegenetzdaten und Informationen zentral (in wenigstens einer Zentrale Z = Leitstelle des Funk- oder Telefonsystems) und von mehreren Teilnehmern parallel abfragbar angeordnet ist. Das erspart große, ihre Aktualität verlierende Datenspeicher (CD-ROM's) in den Fahrzeugen oder den Aufbau eigener, kostenaufwendiger Infrastrukturen speziell für das Navigationssystem.



EP 0 697 580 A1

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Navigationseinrichtung für Fahrzeuge, insbesondere für Kraftfahrzeuge. Bekannte Navigationssysteme bestehen in der Regel aus einer Einrichtung zur Standortbestimmung des Fahrzeuges (üblicherweise Koppelnavigationseinrichtung mit einer Magnetfeldsonde und einem Wegstreckenmesser oder GPS-Empfänger), einer Einrichtung zur Eingabe des gewünschten Fahrtzieles, einer Einrichtung zur (optischen oder akustischen) Ausgabe der jeweiligen Fahrtrichtungsdaten, die vor einem mikroprozessorgesteuerten Navigationsrechner aufgrund der Eingaben von Standort und Ziel anhand einer im Fahrzeug (auf CD, MD, DCC oder Chipkarten) gespeicherten Wegenetzkarte oder mittels zusätzlich aufzubauender, flächendeckender, sehr kostenintensiver Infrastruktursysteme, welche über Infrarot- oder Mikrowellen-Sende- und Empfangsanlagen mit dem Fahrzeug kommunizieren, ermittelt werden.

Aus der EP 0 261 404 A1 ist eine Navigationseinrichtung mittels Koppelnavigation und im Fahrzeug gespeicherter Wegenetzkarte bekannt.

Bei dem Autoradio Blaupunkt Berlin RCM 303-A ist eine Navigationseinrichtung mit GPS-Empfänger und auf CD-ROM gespeicherter Wegenetzkarte vorgesehen.

Der Benutzer solcher Einrichtungen kann nur mit dem jeweils vorhandenen Wegenetz-Datensatz navigieren. Wegenetzdaten, die im Fahrzeug nicht vorhanden oder nicht mehr aktuell sind, können zu Problemen führen.

Aufgabe der Erfindung ist es demgegenüber, ein Navigationssystem der genannten Art zu schaffen, welches ohne im Fahrzeug gespeicherte Wegenetzkarten und ohne ein speziell für das Navigationssystem aufgebautes, kostenaufwendiges Infrastruktursystem auskommt.

Diese Aufgabe wird durch die in Anspruch 1 genannten Merkmale gelöst. Weitere Ausgestaltungsmöglichkeiten sind in den Unteransprüchen angegeben.

Das erfindungsgemäße Navigationssystem nutzt die bereits in weiten Bereichen flächendeckend vorhandene, in den übrigen Bereichen in zügigem Ausbau befindliche Infrastruktur von Funk- bzw. Mobilfunktelefon-Systemen, die beispielsweise als AMPS-, PCN-, C-Netz-, NMT-, E-TACS-, oder GSM(= D-Netz)-Systeme bekannt sind.

Insbesondere das mit GSM bezeichnete, im 900MHz-Bereich arbeitende digitale Mobilfunktelefon-System eignet sich für die vorgesehene Anwendung besonders, weil es für die Übertragung von Daten bereits eigene Datenkanäle aufweist.

Damit können speziell für das Navigationssystem aufgebaute, kostenaufwendige Infrastruktursysteme und in den Fahrzeugen zusätzliche Infrarot- oder Mikrowellen-Sende- und Empfangsanlagen bzw. ihre Aktualität verlierende Wegenetz-Speicher (z.B. CD-ROM-

Laufwerke, MD-Laufwerke, Kartenleser) eingespart werden.

In den Fahrzeugen selbst können die von den Fahrzeugherstellern für Mobilfunk vorgesehenen Einbauträume und Antennenplätze genutzt werden, was zusätzlichen Einbautraum spart und auch die EMV-Verträglichkeit dieser Geräte fördert.

Falls im Fahrzeug nur ein Navigationsgerät, aber kein Mobilfunktelefon gewünscht wird, so können dessen für Sprachübertragung benötigte Teile, wie Sprach-Coder und -Decoder, NF-Teil u.s.w. weggelassen werden.

Ein weiterer Vorteil des erfindungsgemäßen Navigationssystems ist, daß das Navigationsgerät, zumindest teilweise (Eingabeeinrichtung und Speicher des Navigationsrechners) in ein sog. "Handy" (tragbarer Teil des Mobiltelefon-Gerätes integrierbar ist. Diese Teile können, wie bei Mobilfunk-Telefonen üblich, mit den im Fahrzeug fest eingebauten Teilen über eine Datenschnittstelle (Funk, Kabel, IR-Anschluß u.s.w.) verbunden sein. Mit diesem Handy können die benötigten oder gewünschten Daten auch außerhalb des Fahrzeuges aus dem zentralen Speicher Sp abgerufen werden.

Auch Nachrüstgeräte sind einfach in ein Mobilfunk-Telefongerät integrierbar. Ein Navigations-Handy benutzt die im Fahrzeug vorhandenen Schnittstellen des Mobilfunk-Telefongerätes für Freisprechen und Dateneingabe. Das Navigationsgerät kann dabei im Fahrzeug selbst, über Spracheingabe, über im Fahrzeug vorhandene Fahrerinformationssysteme oder über zusätzliche, in Reichweite des Fahrers im Fahrzeug angeordnete Schalter benutzt werden.

Die Erfindung wird anhand eines in der Zeichnung schematisch dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert.

Ein nicht dargestelltes Fahrzeug ist mit einem Mobilfunktelefon-Gerät T eines an sich bekannten Mobilfunk-Telefonsystems ausgerüstet, welches über ein durch Pfeile angedeutetes Mobilfunknetz N über flächendeckend verteilte Sende-Empfänger mit anderen Telefon- und Mobilfunktelefon-Geräten verbindbar ist.

In dieses Mobilfunktelefon-Gerät T ist eine Navigationseinrichtung, bestehend aus einem Navigationsrechner R, einem Speicher RAM, einem DGPS(= Differential Global Positioning System)-Empfänger St als Einrichtung zur Eingabe des Fahrzeug-Standortes, mit einer Einrichtung E zur Eingabe des gewünschten Fahrtzieles und mit einer Einrichtung A zur optischen Ausgabe der jeweiligen Fahrtrichtungsdaten integriert.

Bei einfacheren Ausführungsformen von Mobilfunktelefon-Geräten kann für die Eingabe des Fahrzeug-Standortes anstelle eines DGPS-Empfängers auch eine manuelle Eingabe von aus einer Tabelle oder Landkarte entnommenen, dem jeweiligen Standort zugeordneten Daten über die Einrichtung E zur Eingabe des gewünschten Fahrtzieles erfolgen.

In dem Mobilfunknetz N ist wenigstens eine Leitstelle (Zentrale Z) vorgesehen, welche einen zentralen

Speicher Sp aufweist, in dem sämtliche Wegenetzdaten in an sich bekannter Weise gespeichert sind.

Im zentralen Speicher Sp sind auch den entsprechenden Wegenetzstrecken zugeordnete verkehrsbezogene Informationen (Staumeldungen, Baustellen, Umleitungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Eisglätte, Nebel u.s.w.) gespeichert, welche bei Anforderung der diese Wegenetzstrecken enthaltenden Wegenetzdaten mitgesendet werden.

Wird nun das Navigationsgerät im Fahrzeug aktiviert, so werden automatisch die Standortdaten (Startort) von dem DGPS-Empfänger St ermittelt und in den Navigationsrechner R übertragen. Nach Eingabe des Fahrtzieles über die Eingabe-Einrichtung E fordert der Navigationsrechner R automatisch über das Mobilfunknetz N aus dem zentralen Speicher die erforderlichen Wegenetzdaten - entweder alle Daten sofort oder nach und nach - an, überträgt sie in seinen Speicher RAM und ermittelt daraus in bekannter Weise die erforderlichen Fahrhinweise, welche er an den entsprechenden Wegpunkten über die Ausgabe-Einheit A ausgibt und auf diese Weise den Fahrzeuginsitzer und das Fahrzeug unter Berücksichtigung der erhaltenen verkehrsbezogenen Informationen zu dem eingegebenen Ziel leitet.

Um die verkehrsbezogenen Informationen in dem Navigationssystem laufend auf aktuellstem Stand zu halten, ist vorgesehen, daß diese, soweit sie zu den abgerufenen Wegenetzdaten gehören, in gewissen Zeitabständen erneut automatisch abgerufen werden und bei Änderung dieser Informationen gegenüber den früher erhaltenen, eine neue Routenberechnung erfolgt.

Um die verkehrsbezogenen Informationen in dem Navigationssystem laufend auf aktuellstem Stand zu halten, ist aber auch vorgesehen, zumindest in ausgewählten Fahrzeugen, eine mit dem Navigationsrechner R verbundene, in diesem Ausführungsbeispiel mit der Eingabeeinrichtung E gekoppelte Informations-Eingabeeinrichtung I einzubauen, über welche diese verkehrsbezogenen Informationen zur Leitstelle (Zentrale Z) zu übermitteln sind, um dort nach Überprüfung sofort in den zentralen Speicher Sp eingegeben werden zu können.

Die Einrichtung E zur Eingabe des gewünschten Fahrtzieles und die Informations-Eingabeeinrichtung I, so eine solche vorhanden ist, sind in das Eingabetastenfeld des Mobilfunk-Telefongerätes integriert.

In dem zentralen Speicher Sp sind des weiteren auch Zusatzinformationen gespeichert, beispielsweise Ziel-Adressen von Bahn- und Busbahnhöfen, von Flughäfen (mit beispielsweise den wichtigsten Ankunfts- und Abfahrtszeiten), von Reparaturwerkstätten, Tankstellen, Ärzten, Krankenhäusern, Restaurants, Parkplätzen (samt Belegung, Gebühren und ggf. Vorbuchungsmöglichkeiten), Theatern, Museen, Kirchen u.s.w. u.s.w., von denen eine bestimmte Anzahl der dem Zielort oder dem momentanen Standort des Fahrzeuges am nächsten liegenden Adressen (bzw. deren Daten) ebenfalls abgerufen und angezeigt werden können.

In der Verknüpfung des bekannten Navigationssystems EUROSCOUT mit dem erfindungsgemäßen Navigationssystem sind weitere Möglichkeiten wie Standorteingabe und Überprüfung über "intelligente" Map-Matching-Verfahren, oder direkter Abgleich beim Vorbeifahren an einer EUROSCOUT-Station denkbar.

Patentansprüche

1. Navigationssystem für ein Fahrzeug, mit einem Navigationsrechner (R), mit einer Speichereinrichtung für Wegenetzdaten, mit einer Einrichtung (St) zur Standortbestimmung des Fahrzeuges, mit einer Einrichtung (E) zur Eingabe des gewünschten Fahrtzieles, und mit einer Einrichtung (A) zur Ausgabe der jeweiligen Fahrtrichtungsdaten, dadurch gekennzeichnet,

daß zumindest die eine Datenübertragung ermöglichenden Teile eines Funkgerätes oder Mobilfunktelefons (T) eines flächendeckenden Funk- oder Mobilfunk-Telefonsystems vorgesehen sind, mit welchen der Navigationsrechner (R) verbunden ist,

daß die Speichereinrichtung (Sp) für die Wegenetzdaten zentral (in wenigstens einer Zentrale Z = Leitstelle des Funk- oder Telefonsystems) und parallel von mehreren Teilnehmern gleichzeitig abfragbar angeordnet ist,

daß in dem zentralen Speicher (Sp) auch verkehrsbedingte Informationen und Zusatzinformationen gespeichert sind, und

daß die für die Routenberechnung benötigten Wegenetzdaten und sämtliche verkehrsbezogenen oder Zusatz-Informationen vom Navigationsrechner (R) über das Funk- oder Mobilfunk-Telefonnetz (N) aus dem zentralen Speicher (Sp) abrufbar und in einen dem Navigationsrechner (R) zugeordneten Speicher (RAM) übertragbar sind.

2. Navigationssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung (St) zur Bestimmung des jeweiligen Fahrzeugstandortes ein mit dem Navigationsrechner (R) verbundener GPS- oder DGPS-Empfänger ist.

3. Navigationssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest die Eingabeeinrichtung (E) und der dem Navigationsrechner (R) zugeordnete Speicher (RAM) in das tragbare Funk- oder Mobilfunk-Telefongerät (T) oder in dessen tragbaren Teil integriert sind.

4. Navigationssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die gewünschten Zusatzinformationen bezüglich des Zielortes oder des Standortes abfragbar sind.

5. Navigationssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß mit dem Navigationsrechner

(R) eine Einrichtung (I) zur Eingabe von Informationen und deren Übertragung zur Zentrale (Z) des Funk- oder Mobilfunktelefonsystems verbunden ist.

6. Navigationssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die verkehrsbezogenen Informationen, soweit sie zu den abgerufenen Wegernetzdaten gehören, in gewissen Zeitabständen erneut automatisch abgerufen werden und bei Änderung dieser Informationen gegenüber den früher erhaltenen, eine neue Routenberechnung erfolgt.

15

20

25

30

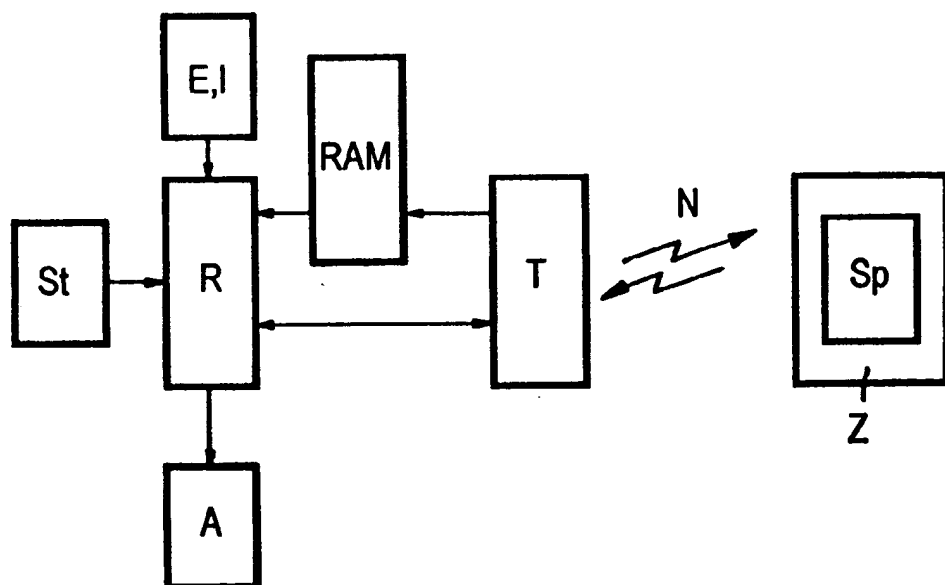
35

40

45

50

55





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 95 11 2098

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE-A-41 39 581 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 3.Juni 1993 * Spalte 1, Zeile 31 - Spalte 2, Zeile 58 *	1, 4, 6	G01C21/20 G08G1/0968
Y	EP-A-0 379 198 (SHARP KK) 25.Juli 1990 * Zusammenfassung * * Spalte 4, Zeile 17 - Zeile 19 * * Spalte 5, Zeile 18 - Zeile 23 *	1-3	
Y	VNIS`1992 Vehicle Navigation & Information Systems Conference Record, 2-4 September 1992, Oslo, Norwegen, Seiten 1-7, H.SODEIKAT:"Dynamic Route Guidance and Traffic Management Operations in Germany" * das ganze Dokument *	1-3	
A	WO-A-92 14215 (PETERSON THOMAS D) 20.August 1992 * Zusammenfassung *	1, 3, 4, 6	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			G01C G08G
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 2.November 1995	Prüfer Hoekstra, F
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1501 03.92 (P04C03)